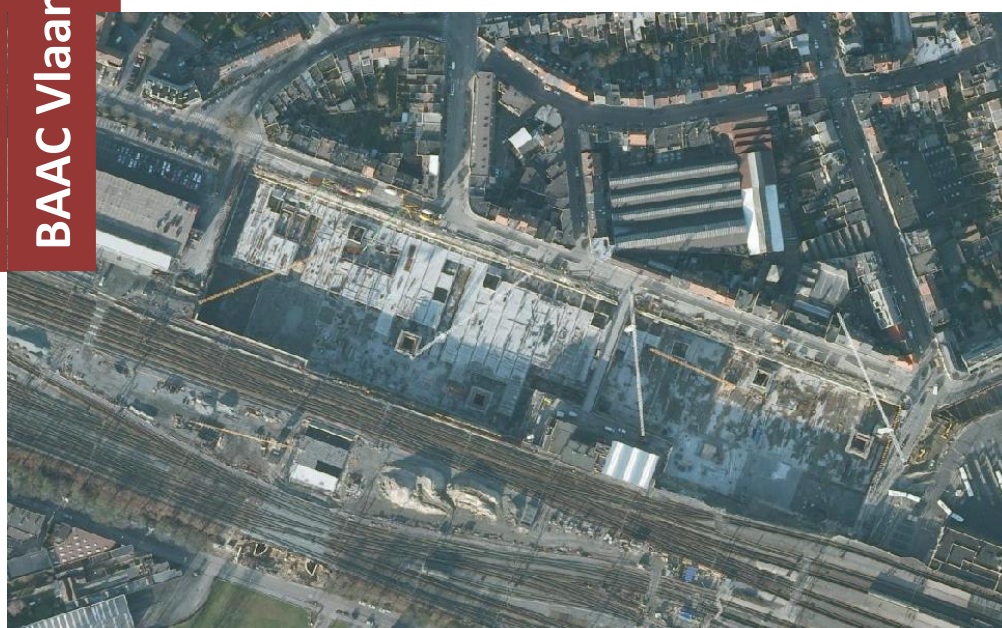




Archeologienota met Beperkte Samenstelling

Gent, Koningin Fabiolalaan Stationstuinen
Deel 1: Verslag van Resultaten

Titel

Archeologienota met Beperkte Samenstelling Gent, Koningin Fabiolalaan Stationstuinen . Deel 1: Verslag van Resultaten

Auteur

Lien Van der Dooren

Erkende archeoloog

Lien Van der Dooren (OE/ERK/Archeoloog/2019/00016)

BAAC-Projectnummer

2019-0951

Plaats en datum

Gent, 5 februari 2020

Reeks en nummer

BAAC Vlaanderen Rapport 1318

ISSN 2033-6896

Wettelijk depot

KBR

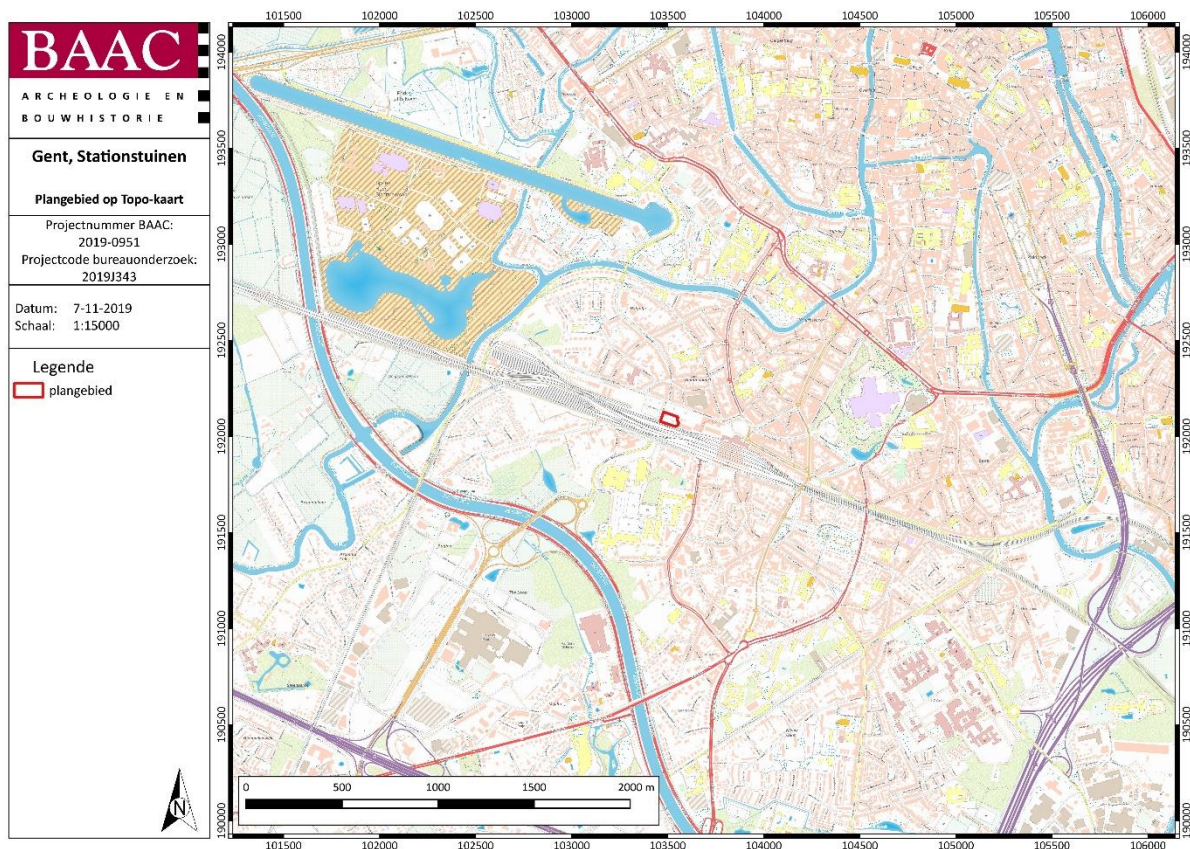
Inhoud

1	Beschrijvend gedeelte.....	1
1.1	Administratieve gegevens	1
1.2	Juridisch kader en onderzoektraject	3
1.3	Aanleiding	3
1.4	Huidige situatie en geplande werken	4
1.4.1	Huidige situatie	4
1.4.2	Geplande werken en bodemingrepen	8
2	Bureauonderzoek	11
2.1	Werkwijze en strategie	11
2.1.1	Onderzoeksdoelstelling	11
2.1.2	Onderzoeksvragen	11
2.1.3	Methoden en technieken.....	11
2.2	Assessmentrapport	11
2.2.1	Historisch kadenen orthografische bronnen.....	12
2.3	Synthese onderzoeksresultaten.....	17
2.3.1	Datering en interpretatie onderzoeksterrein	17
2.3.2	Archeologische verwachting.....	17
2.4	Besluit.....	18
2.4.1	Potentieel op kennisvermeerdering	18
2.4.2	Afweging noodzaak verder vooronderzoek.....	18
3	Samenvatting.....	19
4	Lijsten.....	20
4.1	Figurenlijst.....	20
4.2	Plannenlijst.....	20
4.3	Tabellenlijst	20
5	Bibliografie	21
6	Bijlage	21
6.1	Doorsnede van de toekomstige inplanting.	21

1 Beschrijvend gedeelte

1.1 Administratieve gegevens

Naam site	Gent, Koningin Fabiolalaan Stationstuinen		
Ligging	Timichegtunnel, Gent (Gent), Oost-Vlaanderen		
Kadaster	Gent, Afdeling 9, Sectie I, Percelen 649/52K2, 649/52H2 en 649/52Z		
Coördinaten	Noordwest:	x: 103550.240	y: 192082.477
	Noordoost:	x: 103550.775	y: 192102.337
	Zuidwest:	x: 103462.428	y: 192086.841
	Zuidoost:	x: 103543.828	y: 192057.986
Projectnummer BAAC Vlaanderen	2019- 0951		
Bureauonderzoek	Projectcode	2019J343	
	Erkende archeoloog	Lien Van der Dooren (OE/ERK/Archeoloog/2019/00016)	
	Betrokken actoren	Lien Van der Dooren (archeoloog)	
	Betrokken derden	N.v.T.	



Plan 1: Plangebied op topografische kaart¹ (digitaal; 1:10.000; 07.11.2019)

¹ AGIV 2019c



Plan 2: Plangebied op kadasterkaart (GRB)² (digitaal; 1:250; 05.02.2020)

² AGIV 2019a

1.2 Juridisch kader en onderzoektraject

In het kader van het Onroerenderfgoeddecreet (decreet van de Vlaamse Regering 12 juli 2013) en het Onroerenderfgoedbesluit van de Vlaamse Regering van 16 mei 2014, is de eigenaar en gebruiker van gronden waarop zich archeologische waarden bevinden, verplicht deze waarden te behoeden en beschermen voor beschadiging en vernieling. Dit kan door behoud *in situ*, als de waarden ingepast kunnen worden in de plannen, of *ex situ*, wanneer de waarden onomkeerbaar vernietigd worden. Het doel van de archeologienota is dat er mogelijkheden gezocht worden om *in situ* behoud te bewerkstelligen of, indien dit niet kan, het formuleren van maatregelen voor vervolgonderzoek waarbij het erfgoed *ex situ* wordt behouden.

Om vast te stellen of bij werkzaamheden archeologische waarden zullen worden vernietigd, is een archeologisch onderzoek nodig. In eerste instantie wordt een **bureauonderzoek** uitgevoerd. Op basis van bekende gegevens van bodemkaarten, uit cartografische en andere historische bronnen en eventueel voorgaand onderzoek in de directe omgeving van het plangebied wordt een inschatting gemaakt van het archeologisch potentieel van het plangebied. Indien uit deze desktopanalyse blijkt dat er een kans is op het aantreffen van archeologische waarden binnen het plangebied, kan het aangewezen zijn de gaafheid van het bodemprofiel en de aanwezigheid van archeologische indicatoren te onderzoeken middels **vooronderzoek zonder/met ingreep in de bodem**.

Echter kan het in enkele specifieke dossiers snel blijken dat de noodzaak voor een dergelijk verder vooronderzoek overbodig is. Indien bij de confrontatie tussen de toekomstige werken en een beperkt aantal doorslaggevende aspecten uit de beschrijving van de landschappelijke ligging van het onderzochte gebied, de historische beschrijving, of de bespreking van het onderzochte gebied in zijn archeologische kader, kan worden aangetoond dat met hoge waarschijnlijkheid geen archeologisch erfgoed aanwezig is op het onderzochte terrein en er dus geen verdere maatregelen nodig zijn, kan de opmaak van een volwaardige archeologienota achterwege gelaten worden en overgegaan worden naar de opmaak van een **Archeologienota met Beperkte Samenstelling** waarbij de rapportering van het bureauonderzoek beperkt wordt (Code van Goede Praktijk 12.5.3.3).

1.3 Aanleiding

Naar aanleiding van een aanvraag bij een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen heeft BAAC Vlaanderen bvba een archeologienota opgemaakt. Op het terrein zal door de initiatiefnemer een nieuwbouw gerealiseerd worden.

De totale oppervlakte van het plangebied *Gent, Koningin Fabiolalaan Stationstuinen* bedraagt ca. 3.822 m², de geplande bodemingrepen hebben eveneens een oppervlakte van 3.822 m². Het valt buiten een beschermde archeologische site, ligt niet in een archeologisch vastgestelde zone en komt niet voor op de kaart met gebieden waarin geen archeologische waarden (meer) te verwachten zijn (GGA, gebieden geen archeologie).³ Daarnaast werden voor het plangebied en de directe omgeving geen waarden voor 'beschermd onroerend erfgoed' opgenomen in het Geoportaal.

Aangezien het plangebied in een bebouwde zone voor stedelijk wonen en een niet bebouwde zone voor private buitenruimte is gelegen en de totale oppervlakte van de bodemingreep 5.000m² of meer bedraagt, is volgens het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013 geen archeologienota vereist. Op vraag van de initiatiefnemer werd alsnog een archeologienota opgesteld. Deze archeologienota, waarvan akte genomen door het agentschap Onroerend Erfgoed, wordt bij de stedenbouwkundige aanvraag gevoegd.

³ AGENTSCHAP ONROEREND ERFGOED 2017.

1.4 Huidige situatie en geplande werken

1.4.1 Huidige situatie

Het Sint-Pietersstation in Gent werd gebouwd aan de vooravond van de Wereldtentoonstelling van 1913. Een eeuw later lijkt het station en haar buurt aan vernieuwing toe om een antwoord te kunnen bieden op de hedendaagse en toekomstige behoeftes van de stad en haar inwoners. De geplande projectontwikkelingen bestaan uit verschillende zones met onder andere de Koningin Fabiolalaan, waarvan het plangebied onderdeel uitmaakt. Inmiddels zijn reeds diverse zones grondig aangepakt, maar er staan nog veel toekomstige ontwikkelingen op het programma.⁴

Omdat de stationsomgeving ook met de wagen vlot bereikbaar moet zijn, werd ook de infrastructuur rondom de stationsbuurt aangepast. Zo werd onder meer de Valentin Vaerwyckweg aangelegd, dit vormt de rechtstreekse verbinding tussen de R4 (Ring rond Gent), het station en de stations parking.⁵ Deze ondergrondse parking werd geopend in 2010, telt drie ondergrondse niveaus en biedt plaats aan 2.754 wagens (zie Figuur 2, Figuur 3 en Figuur 4). De parking is enkel bereikbaar via de Timichegtunnel, die toegankelijk is via de Sint-Denijslaan en de V. Vaerwyckweg.⁶ Het plangebied situeert zich ter hoogte van de oostelijke helft van deze ondergrondse parking (zie Figuur 1, Figuur 2 en Plan 3), langsheen de verhoogde spoorwegberm.

De parking maakt onderdeel uit van een bouwproject uitgevoerd in 2008-2010 (zie hoofdstuk 2.2.1). Het omvat onder meer de ondergrondse parkeergarage van drie ondergrondse verdiepingen, met toegang tot het station via de Esplanada, maar ook de funderingen en kelders van verschillende nieuwe gebouwen die deel uitmaken van de ontwikkeling. De kelder zelf heeft een breedte van ca. 100 m en situeert zich over een vermoedelijke lengte van ca. 200 m tussen de spoorwegberm en de Koningin Fabiolalaan (zie Figuur 3, Figuur 4 en Plan 3). De parkeerkelder ter hoogte van het plangebied telt drie ondergrondse verdiepingen tot een minimale diepte van -11,10 m onder het maaiveld. Daaronder is nog een vloerplaat gelegen met funderingen. Na de bouw van de tunnel werd de afdekplaat tussentijds ca. 1 m verhoogd en afgewerkt met onder meer Argexkorrels, teelaard, graszoden en spontane begroeiing ter afwachting van verder bovengrondse ontwikkelingen.

Het plangebied situeert zich bijna volledig bovenop de bestaande parkeerkelder, met uitzondering van een strook van ca. 390 m² (max. 4,6 m breed op max. 86 m lengte) langsheen de kelder en de spoorwegberm. Al wordt ter hoogte van deze zone geen intacte bodemopbouw meer verwacht omwille van de spoorwegberm enerzijds en de parkeergarage anderzijds. Het plangebied zelf bestaat op heden op het loopniveau uit ingezaaid grasplein met wildgroei van onkruid. Op het terrein zijn een betonnen kolommen grid en drie kernen, afkomstig uit de parkeergarage, aanwezig (zie Figuur 1).

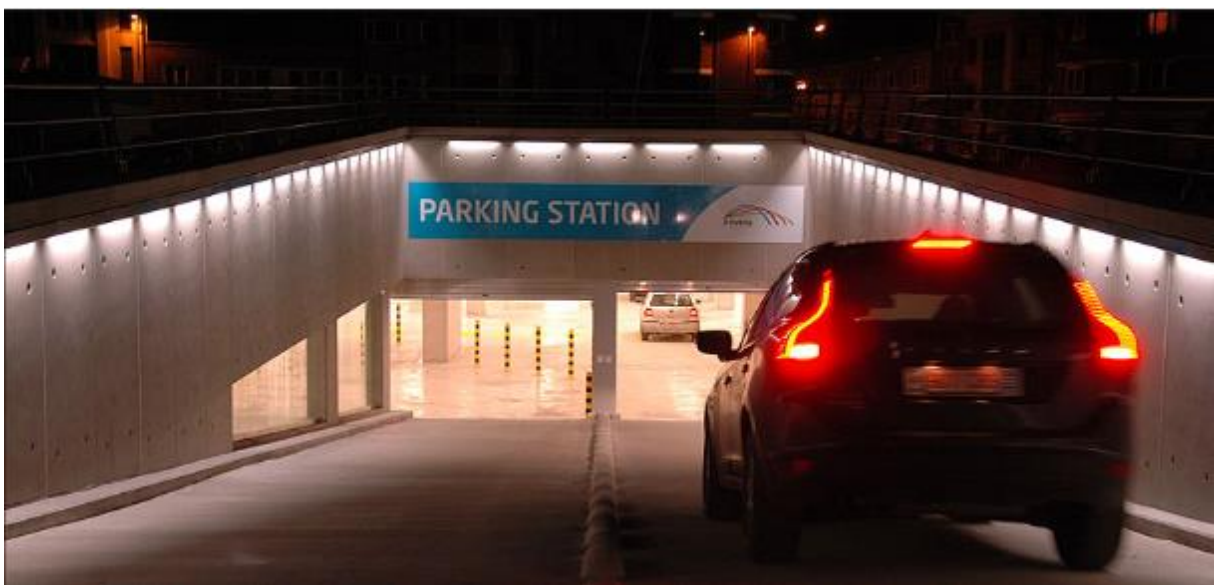
⁴ PROJECT-GENT-SINT-PIETERS 2019

⁵ PROJECT-GENT-SINT-PIETERS 2019

⁶ PROJECT-GENT-SINT-PIETERS 2019



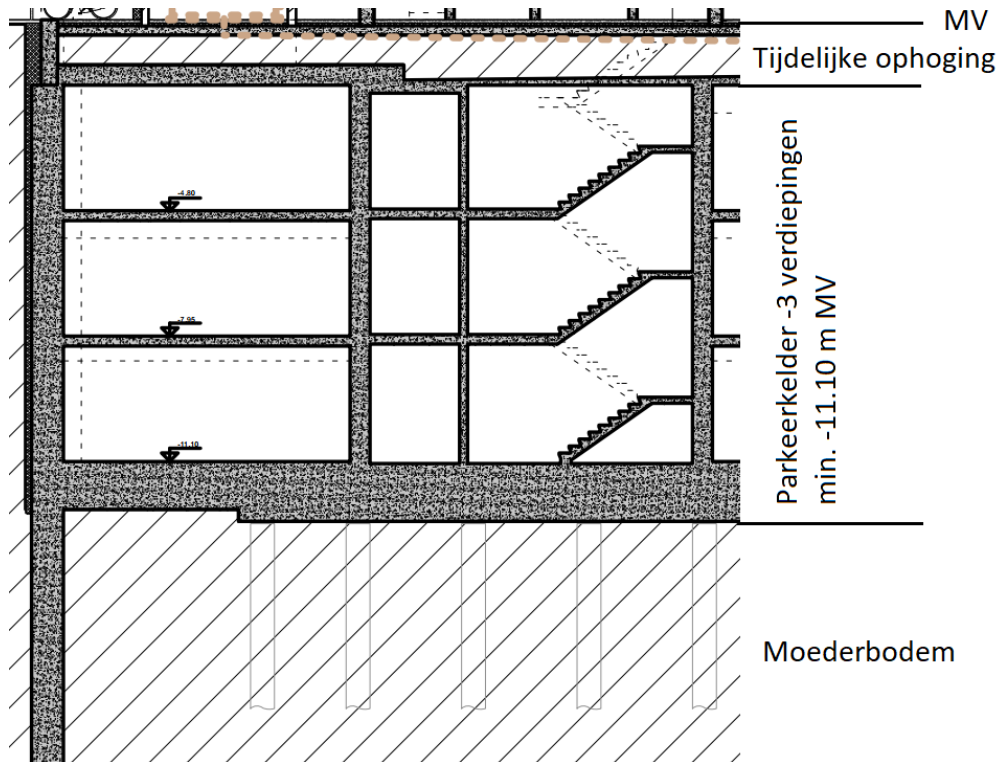
Figuur 1: Zicht op het plangebied van op de Timichegtunnel⁷



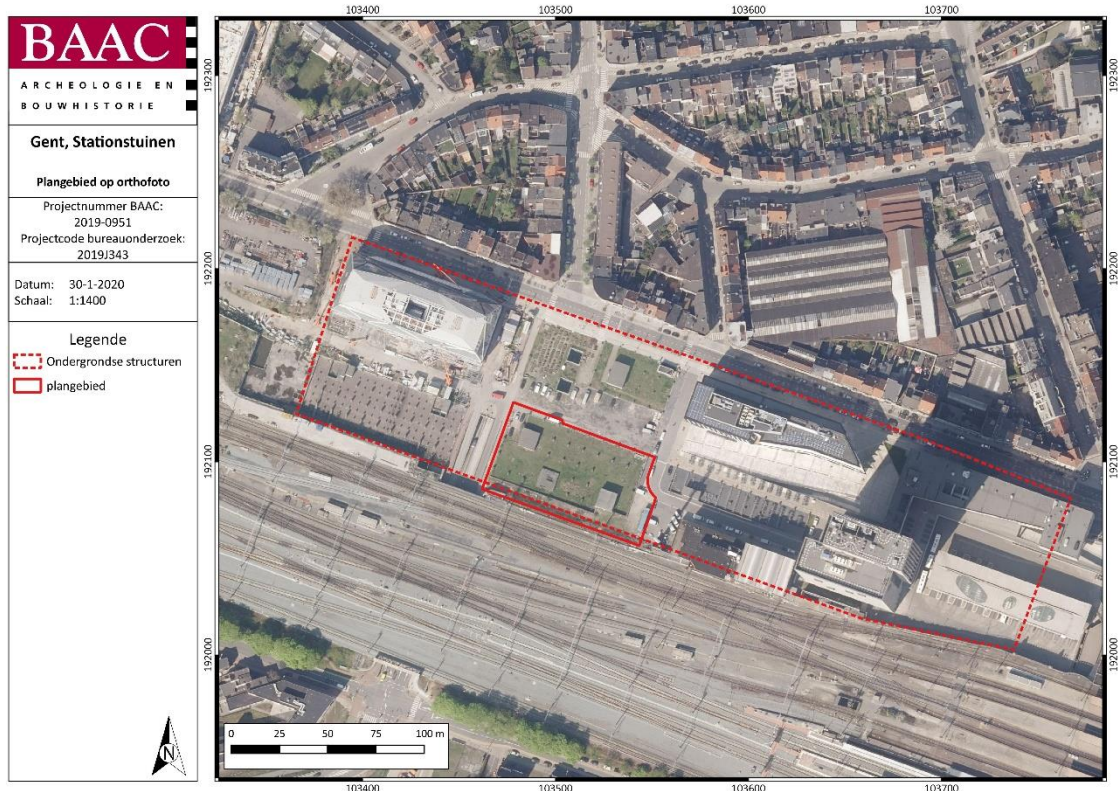
Figuur 2: Zicht op inrit van de parking via de Timichegtunnel, rechts op de foto is de aanzet van het plangebied.⁸

⁷ GOOGLE 2019

⁸ PROJECT-GENT-SINT-PIETERS 2019



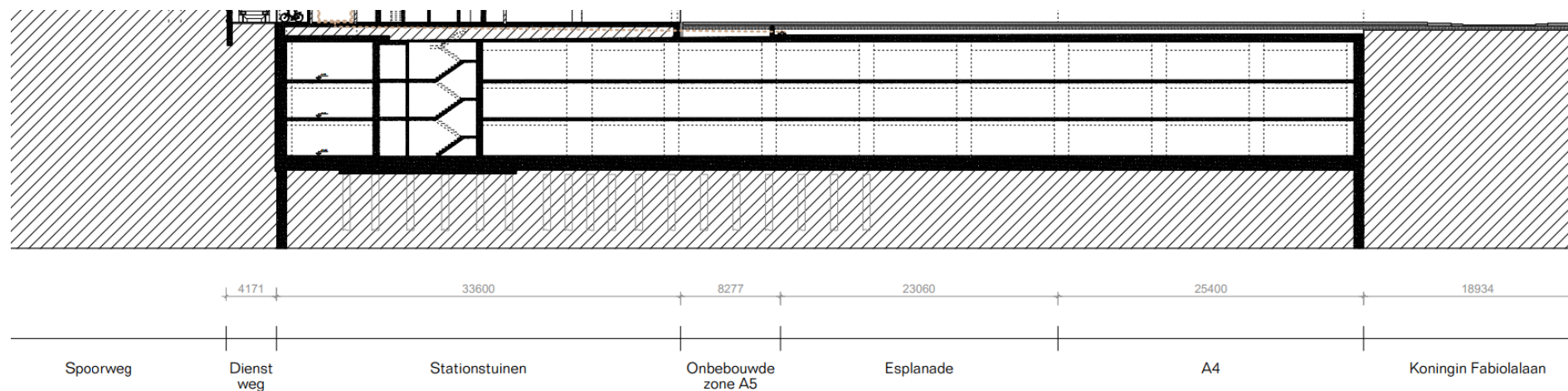
Figuur 3: Detail dwarsdoorsnede bestaande (ondergrondse) parkeergarage⁹



Plan 3: Plangebied op orthofoto¹⁰(digitaal; 1:1; 30.01.2020)

⁹ Plannen verkregen via de initiatiefnemer.

¹⁰ AGIV 2019b



Figuur 4: Dwarsdoorsnede bestaande (ondergrondse) parkeergarage¹¹

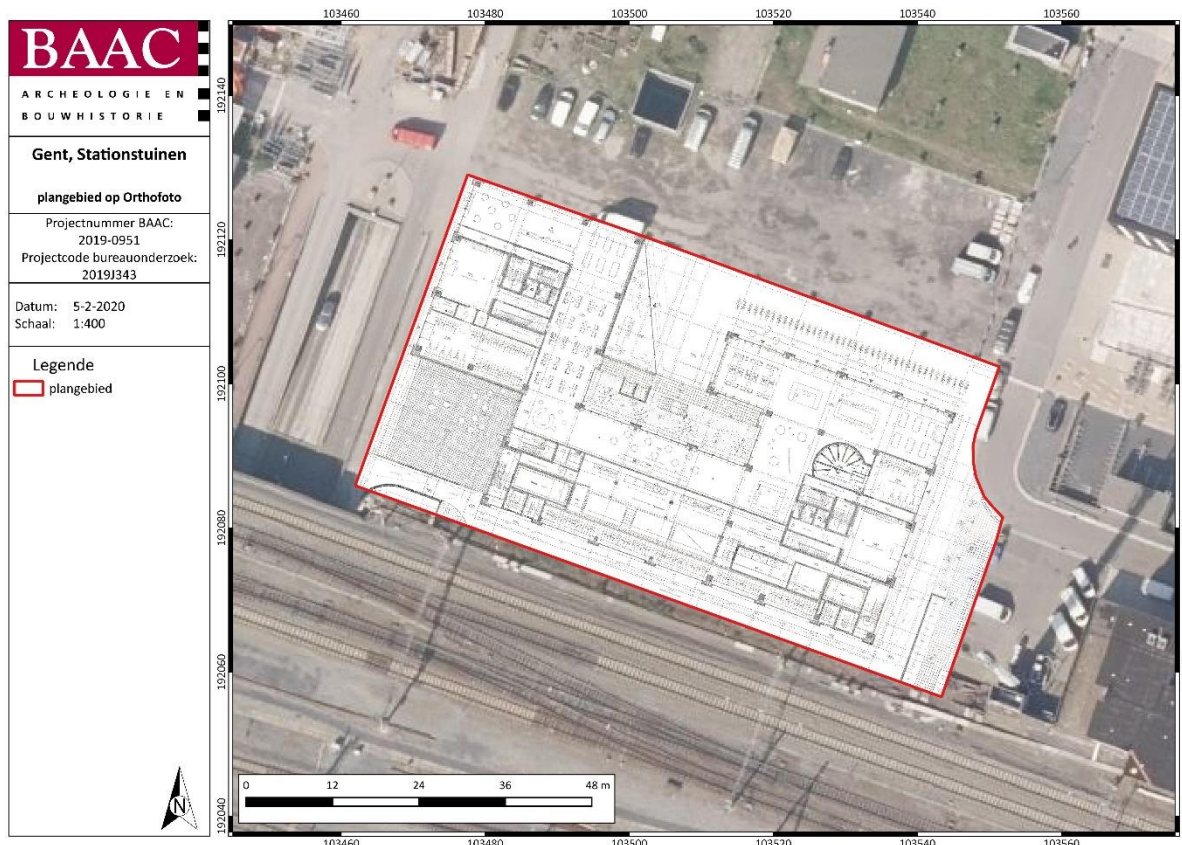
¹¹ Plannen verkregen via de initiatiefnemer.

1.4.2 Geplande werken en bodemingrepen

Algemeen

Ter hoogte van het plangebied wordt een hoogbouwproject gepland, bestaande uit twee woontorens bovenop een gemeenschappelijke sokkel van vier bouwlagen. De woontorens bevatten ca. 223 appartementen, de sokkel zal plaats bieden aan een hotel met ca. 133 kamers. Het gelijkvloers wordt bestemd voor publieke en ondersteunende functies. Het volledige bouwproject wordt gebouwd bovenop de reeds gerealiseerde ondergrondse parkeergarage van drie bouwlagen.

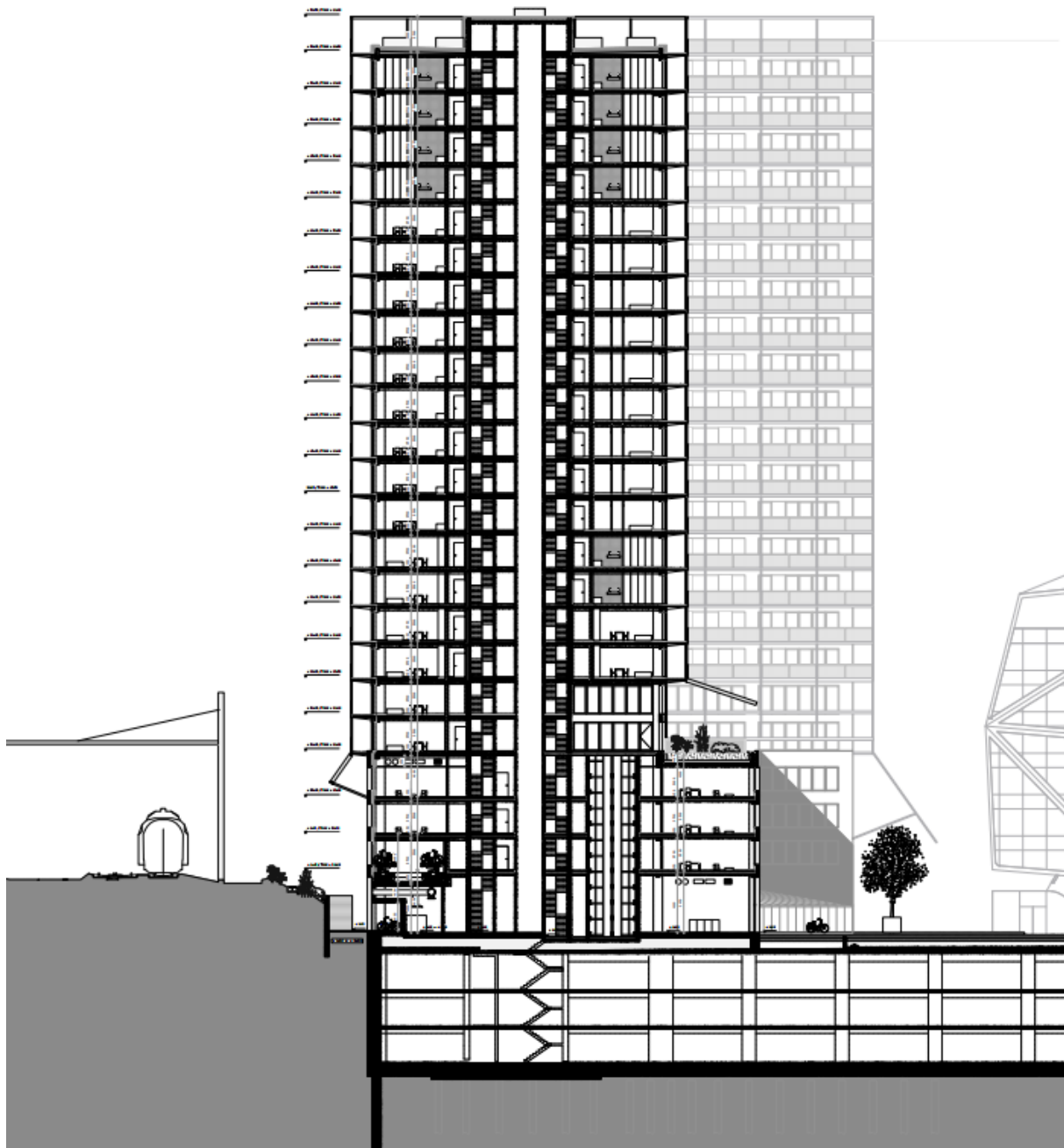
Voorafgaand de bouw van de sokkel voor de woontorens wordt de antropogene ophogingslaag, die na de uitvoering van de ondergrondse parkeergarage werd aangevoerd bovenop de afdekplaat, afgegraven. Het betreft een pakket van ca. 1 meter met onder meer Argexkorrels, teelaard, graszoden en spontane begroeiing. Vervolgens dient de bestaande ondergrondse structuur als fundament voor de bovengrondse structuur. Enkel de zone tussen de ca. 11 meter diepe parkeergarage en het bestaande talud van de spoorwegberm, ca. 390 m² groot, werd nog niet eerder afgegraven. Binnen deze zone worden rioleringsbuizen, nutsleidingen en buitenaanleg voorzien. Er wordt ter hoogte van deze zone uitgegaan van een volledige verstoring. Gezien de ligging tussen enerzijds de bestaande, verhoogde spoorwegberm en anderzijds de parkeergarage wordt ook binnen deze zone geen intacte bodemopbouw meer verwacht. In welke mate deze zone al dan niet verstoord is, kan niet worden achterhaald op basis van een bureauonderzoek.



Plan 4: Plangebied met weergave van toekomstige inplanting¹² op orthofoto¹³ (digitaal; 1:1, 05.02.2020)

¹² Plan aangebracht door initiatiefnemer.

¹³ AGIV 2019b



Figuur 5: Doorsnede van de toekomstige inplanting¹⁴

Impactanalyse

Het plangebied kan onderverdeeld worden in twee zones: een zone ter hoogte van de bestaande ondergrondse parkeergarage (max. 3.432 m²) en een zone tussen de parkeergarage en de spoorwegberm (max. 390 m²). Ter hoogte van de parkeergarage wordt enkel de antropogene laag bovenop de afdekplaat van de garage verwijderd. De garage zelf wordt gebruikt ter fundering van de woontorens. Voor de zone buiten de parkeergarage wordt een totale verstoring voorzien, al wordt verwacht dat deze zone tot zekere diepte reeds geroerd werd tijdens de aanleg en werkzaamheden van de spoorwegberm en de ondergrondse parkeergarage.

¹⁴ Plan aangebracht door initiatiefnemer, origineel werd opgenomen in bijlage.

Tabel 1: overzicht impact geplande werken

	MAX. OPPERVLAKE	MAX. VERSTORINGSDIEPTE
ZONE TER HOOGTE VAN PARKING	3.432 m ²	- 1 m MV
ZONE BUITEN DE PARKING	390 m ²	Volledige verstoring

2 Bureauonderzoek

2.1 Werkwijze en strategie

2.1.1 Onderzoeksdoelstelling

Een bureauonderzoek kadert binnen een archeologisch vooronderzoek zonder ingreep in de bodem. Het archeologisch vooronderzoek zonder ingreep in de bodem bereikt het doel van archeologisch vooronderzoek, het vaststellen van de aan- of afwezigheid van een archeologische vindplaats, zonder de mogelijk aanwezige archeologische resten wezenlijk aan te tasten. Het bureauonderzoek bereikt dit doel door de studie van gekende of ontsloten informatiebronnen.

Binnen de opzet van deze archeologienota met beperkte samenstelling wordt enkel ingegaan op een beperkt aantal aspecten uit de beschrijving van de historische beschrijving (zie C.G.P.12.5.3.3.). Een confrontatie van dit aspect met de toekomstige werken wijst immers uit dat er met hoge waarschijnlijkheid geen archeologisch erfgoed in de bodem aanwezig is.

2.1.2 Onderzoeksvragen

Volgende onderzoeksvragen zullen in dit bureauonderzoek behandeld worden:

- Wat zijn de gekende historische gegevens en welke aanwijzingen bevatten de bestaande bronnen over het archeologische potentieel van het terrein?
- Wat is de impact van de geplande werken?

2.1.3 Methoden en technieken

Het doel van het bureauonderzoek is de formulering van een archeologische verwachting van de onderzoekslocatie. Deze verwachting wordt opgesteld op basis van gekende historische bronnen.

Administratieve en geografische kaarten:

- GRB/kadasterkaart
- Topografische kaart
- Orthofoto (2019, 2000-2003, 2005-2007 en 2008-2011)

Er werden geen externe specialisten betrokken bij dit onderzoek en geen wetenschappelijke advisering ingewonnen bij derden.

2.2 Assessmentrapport

In een standaard archeologienota wordt in dit hoofdstuk een overzicht gegeven van de beschikbare kennis inzake bodemkunde, geomorfologie, historie, cartografie en archeologie met betrekking tot het plangebied en omgeving. Deze informatie vormt de basis voor de archeologische verwachting van het onderzoeksgebied. Echter, gezien het hier gaat om een archeologienota met beperkte samenstelling wordt enkel dieper ingegaan op een beperkt aantal doorslaggevende aspecten van de beschrijving van de historiek. Deze aspecten worden geconfronteerd met de krijtlijnen van de toekomstige werken.

2.2.1 Historisch kaderen orthografische bronnen

De Sint-Pieters-Aaigemwijk en het Sint-Pieters Station¹⁵

Het plangebied is gelegen binnen het westelijke gedeelte van de oude Sint-Pieters-Aaigemwijk (ten zuidwesten van Gent centrum), ten westen van het huidige Sint-Pieters-station. Deze wijk is van Frankische oorsprong en maakte tot 1795 deel uit van Sint-Pieters-extra-muros. Tot 1870 was er slechts sprake van sporadische bebouwing binnen deze wijk. In 1873 wordt een deel van de stadsbegroting voorzien voor het verharderen van enkele straten in de Sint-Pieters-Aaigem en Sint Pieters-Aalst wijken. In het voorjaar van 1905 krijgen de nieuwe straten rond de stationswijk een nieuwe benaming: zo zal de huidige Koningin Fabiolalaan toen de naam Afsneestraat krijgen. De wijk wordt vanaf het einde van de 19^{de} eeuw gekenmerkt door zijn treinstation en bijhorende infrastructuur.

In 1838 werd de spoorlijn Gent-Brugge, die via de Snekbrug loopt, officieel geopend. In 1866 stelden de Staatsspoorwegen het nut van het kopstation Gent-Zuid, het monumentaal hoofdstation ter hoogte van het huidige Woodrow Wilsonplein dat werd geopend in 1837, steeds meer in vraag. Daarom werd in 1881 gestart met de werkzaamheden voor een nieuw station buiten de Kortrijksepoort, de nieuwe standplaats zou *“Statie van Gent-Sint-Pieters”* heten. De stopplaats kreeg op het einde van dat jaar een houten paviljoen gelegen in de huidige Parklaan. In 1889 worden de eerste plannen voorgesteld met betrekking tot het uitbreiden van het Citadelpark en het inrichten van een openbare plaats voor een nieuwe, grotere versie van het station *“Gent-Sint-Pieters”*. Op het einde van dat jaar werd reeds gestart met de verbreding van de spoorbaan voor de toekomstige bouwplannen. In 1893 wordt vervolgens door de staat beslist om de spoorweg op te hogen. Datzelfde jaar nog wordt de naam van de standplaats Gent-Sint-Pieters veranderd naar Parkplaats, de huidige Parklaan is de boulevard die het park met de standplaats verbindt. In 1899 zal men uiteindelijk pas starten met het onteigenen en opmeten voor de zes jaar eerder, geplande werkzaamheden. Het ophogen van het spoor zou een veiligere situatie moeten creëren ter hoogte van de waar toen der tijd vaak verschrikkelijke accidenten plaatsvonden. In 1900 starten uiteindelijk de eerste ophogingswerken ter hoogte van de Zwijnaardse- en Kortrijksesteenweg. In datzelfde jaar worden uiteindelijk ook heel wat nieuwe spoorwegen aangelegd. In 1901 krijgen de uitbreidingsplannen stilaan steeds meer vorm. De nieuwe statie wordt verplaatst over de Kortrijksesteenweg en uitgebreid, en het plan wordt opgevat om de sporen vanaf de brug van *“Het Snekken”* tot aan de statie Gent-Zuid op te hogen. Rond het monumentale plein voor de stationsingang wordt een volledig nieuw stratennet aangelegd en worden de reeds bestaande lanen verbreed. De ophogingswerkzaamheden langs de lijn Sint-Pieters tot de Snekbrug vonden pas plaats in 1904. Naar aanleiding van de nakende wereldtentoonstelling, lagen de plannen voor een nieuw monumentaal stationsgebouw uiteindelijk in 1905 op tafel. In 1908 werd de Parkstatie vervangen door een tijdelijke tussenbouw in afwachting van de nieuwe gebouwen. In de volgende jaren en maanden bleef de stationsbuurt en vooral het spoor evolueren. Er werden sporen opgehoogd, viaducten aangelegd en oude infrastructuur werd afgebroken en elders terug ingezet. Pas op het einde van 1910 gingen de nodige werkzaamheden voor de bouw van het nieuwe station echter van start. Het nieuwe Sint-Pieters-station werd gebouwd naar een ontwerp van Louis Cloquet. In 1913 werd het Sint-Pietersstation uiteindelijk ingehuldigd. Net als het voormalige Zuidstation, had de bouw van het nieuwe station een grote invloed op zijn omgeving. Het stervormige stationsplein, Koningin Maria Hendrikaplein werd de basis voor het stratennet dat zich rond de stationsbuurt verder ging ontwikkelen. Een nieuwe buurt, een nieuw stratennet en dus ook nieuwe bewoning. Alle straten werden vernoemd naar koningen en koninginnen: de Koningin Fabiolalaan, de Koning Boudewijnstraat, de Koning Albertlaan, de Koningin Elisabethlaan, de Koningin Astridlaan en de Prinses Clementinalaan. Het station kende een groot succes, dat heel abrupt stopte tijdens de Eerste Wereldoorlog. In eerste instantie werd het gebruikt voor vervoer van soldaten, gewonden en

¹⁵ VAN DER DOOREN & PAWELCZAK 2016

vluchtelingen, tot de terugtrekkende Duitse troepen het op 1 november 1918 dynamiteerden. Door grote inzet van mensen en middelen kon het station wel terug feestelijk geopend worden in juli 1919, gevolgd door een enorme bloei van de wijken er rond. In 1928 wordt het spoornetwerk opnieuw uitgebreid ter hoogte van de spoorwegberm tussen het Maria-Hendrikaplein en de Snepbrug. Datzelfde jaar zal ook het Zuidstation buiten dienst worden gesteld. Met verdere uitbreidingswerken ter hoogte van het Sint-Pietersstation tot gevolg. Zo wordt onder meer een nieuw seinhuis gebouwd ter hoogte van het rangeerstation. In 1934 breekt brand uit in één van de hangaars die dienen als opslagplaats op het spoorterrein naast de Afsneelaan of de huidige Koningin Fabiolalaan. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het station gedeeltelijk vernield. Op 12 mei 1940 werd het spoorterrein ter hoogte van de Snepbrug als doelwit gekozen. Maar de bommen kwamen echter in aanpalende velden terecht. Drie dagen later kreeg de volledige wijk het uiteindelijk zwaar te verduren tijdens een nieuwe luchtaanval.

Maar ook na de wederopbouw van de Tweede Wereldoorlog blijft het Sint-Pietersstation en haar omgeving evolueren. Binnen 'Project Gent Sint-Pieters' wordt de volledige stationsbuurt opnieuw aangepast aan de hedendaagse behoeften. Eén van deze behoeften was voldoende parkeergelegenheid, zowel voor treinreizigers als voor buurtbewoners. Daarom werd ter hoogte van het huidige plangebied, tussen de verhoogde spoorwegberm en de Fabiolalaan een ondergrondse parkeergarage aangelegd. Figuur 6 tot en met Figuur 8 zijn beelden van de werkput in 2008, tijdens de aanleg van o.a. de ondergrondse parkeergarage en omliggende infrastructuur. Zij geven een goed beeld van de oppervlakte en diepte van de graafwerkzaamheden en hun impact op de ondergrond. In 2010 werd uiteindelijk de ondergrondse parking geopend.



Figuur 6: Zicht tijdens aanleg parking met rechts de Koningin Fabiolalaan en links de spoorweg¹⁶

¹⁶ PROJECT-GENT-SINT-PIETERS 2019



Figuur 7: Zicht vanop de spoorweg ter hoogte van de toekomstige Timichegtunnel, met uitzicht op de bouwput van de ondergrondse parkeergarage¹⁷



Figuur 8: Uitzicht op de bouwput van de ondergrondse parkeergarage met links de Koningin Fabiolalaan en rechts de spoorweg¹⁸

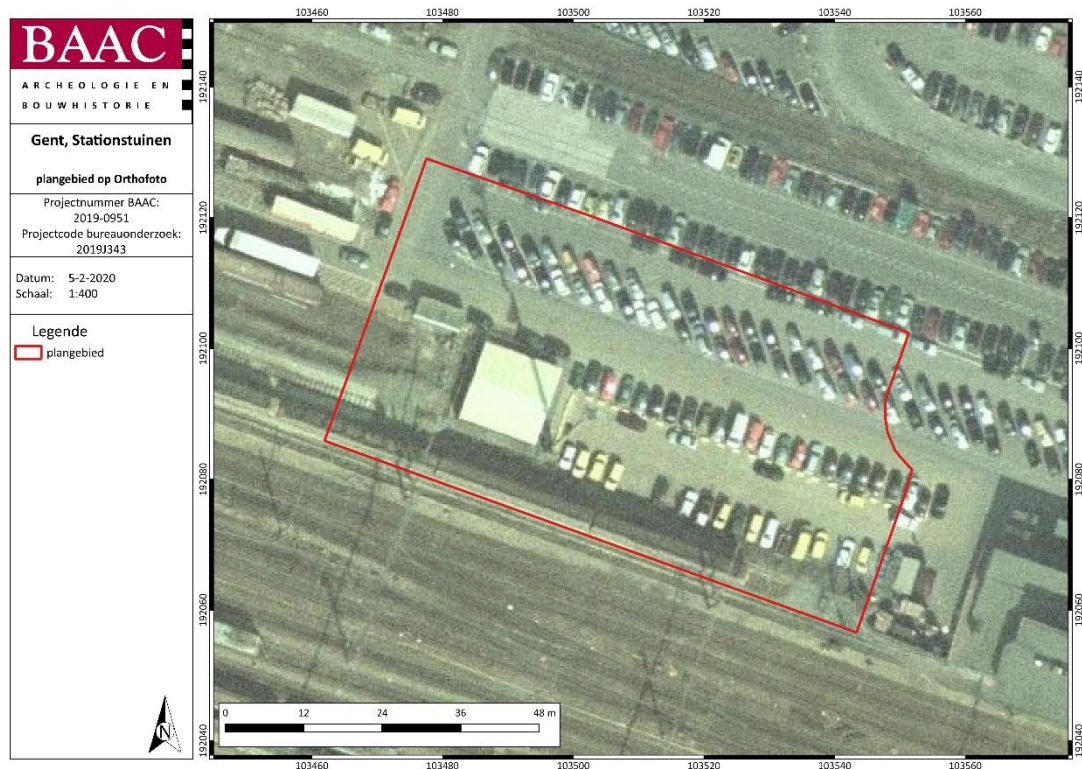
Orthografische bronnen

De evolutie van het laatste decennia van de stationsbuurt, en meer bepaald het plangebied, wordt het beste geïllustreerd aan de hand van een orthofotografisch overzicht. Deze luchtfoto's zijn een goede weergave van de impact die de uitgevoerde werkzaamheden hebben gehad tijdens het voorbije decennia.

¹⁷ PROJECT-GENT-SINT-PIETERS 2019

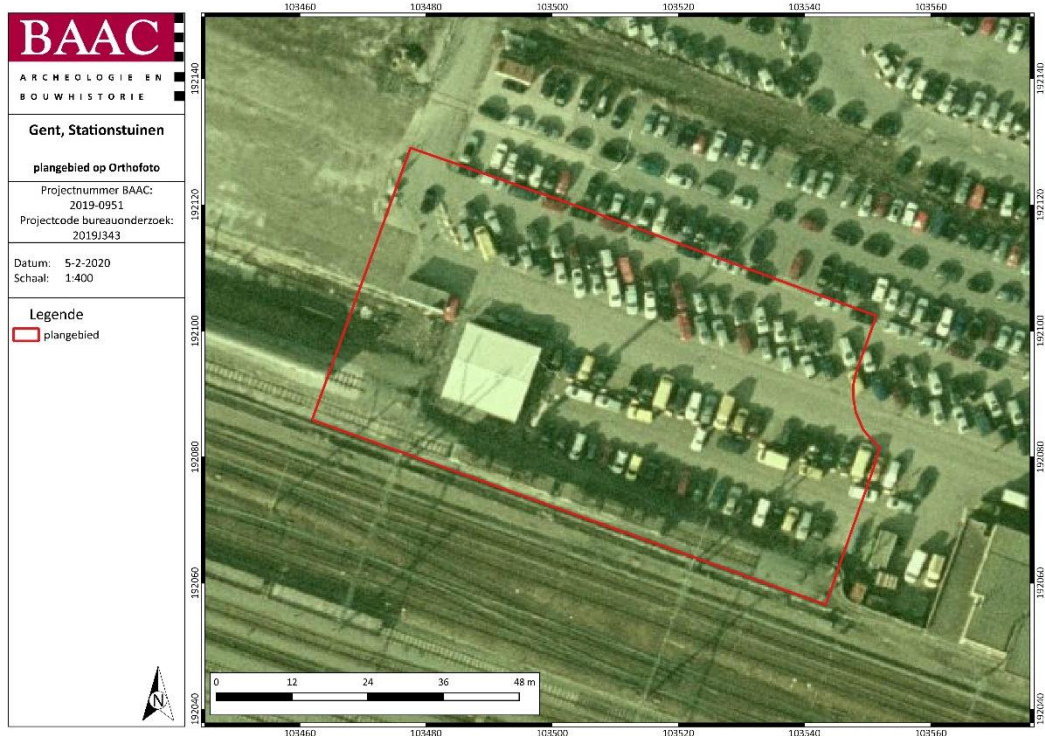
¹⁸ PROJECT-GENT-SINT-PIETERS 2019

In de periode 2000-2003 (zie Plan 5) maakte het plangebied onderdeel uit van een verharde stations parking. Ten noordwesten van het plangebied bevindt zich het voormalige rangeerstation. In de periode 2005-2007 (zie Plan 6) werd het rangeerstation reeds vervangen door ateliers. De bestaande parking is nog steeds in gebruik. In de periode 2008-2011 (zie Plan 7) is de voormalige bovengrondse parking vervangen door een immense bouwput. De nieuwe parkeergarage is duidelijk in opbouw. Net ten noorden van het plangebied is ook de aanleg van de Timichegtunnel zichtbaar. In 2010 werd de parking officieel in gebruik genomen, sinds dan tot nu (zie Plan 3) bleef het plangebied ongewijzigd.



Plan 5: Plangebied op orthofoto uit 2000-2003¹⁹(digitaal; 1:1; 05.02.2020)

¹⁹ AGIV 2019b



Plan 6: Plangebied op orthofoto uit 2005-2007²⁰ (digitaal; 1:1; 05.02.2020)



Plan 7: Plangebied op orthofoto uit 2008-2011²¹ (digitaal; 1:1; 05.02.2020)

²⁰ AGIV 2019b

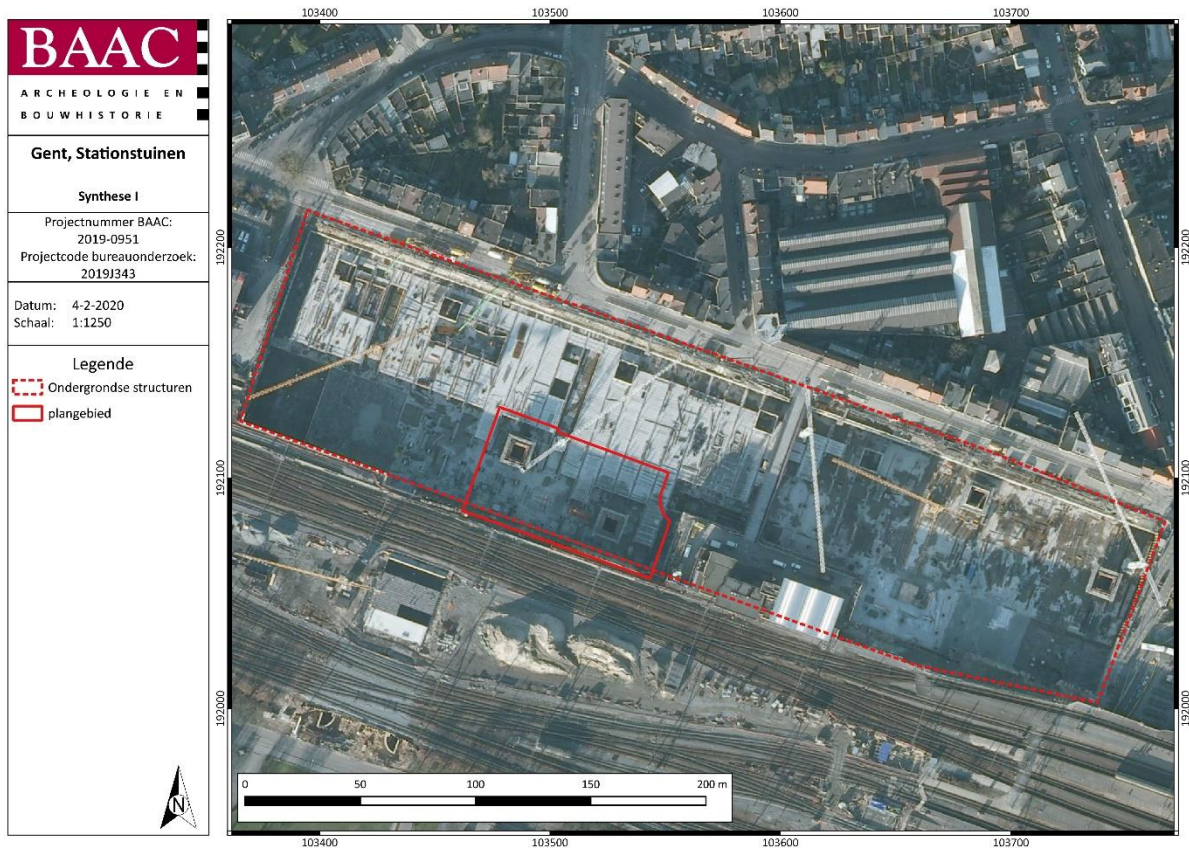
²¹ AGIV 2019b

2.3 Synthese onderzoeksresultaten

2.3.1 Datering en interpretatie onderzoeksterrein

Het plangebied Gent, *Koningin Fabiolalaan Stationstuinen* situeert zich ten westen van de voormalige Sint-Pieters-Aigemwijk. De stationswijk is sinds de aanleg van de spoorweg in de 19^{de} eeuw en de aanleg van het Sint-Pietersstation bij het begin van de 20^{ste} eeuw non-stop geëvolueerd om te blijven beantwoorden aan de behoeften van haar bewoners en de reizigers. Deze evolutie was erg nefast voor de bodemopbouw van de omgeving en bij gevolg het archeologisch potentieel.

Het bodembestand van het projectgebied is voor het grootste deel volledig verstoord door ingrepen in het landschap in de 19^e en 20^e eeuw (zie Plan 8). De aanleg van een ondergrondse parkeergarage van drie verdiepingen heeft de ondergrond verstoord tot een minimale diepte van 11m onder het maaiveld. Archeologisch relevante niveaus zullen tijdens de aanleg van de parkeergarage reeds volledig vergraven zijn en bijgevolg is ook het volledig archeologisch potentieel voor deze zone reeds verdwenen. De smalle zone langsheen de spoorwegberm en de ondergrondse parking kan eventueel nog een zeker potentieel op archeologie bevatten. Al wordt ook hier in meer of mindere mate een verstoorde bodemopbouw verwacht.



Plan 8: Synthesepan I (digitaal; 1:1; 04.02.2020)

2.3.2 Archeologische verwachting

Aan de hand van het beperkte bureauonderzoek kan met zekerheid bepaald worden dat voor het grootste deel van het plangebied (ca. 3.432 m², zie zone 1 Plan 9) geen archeologisch potentieel meer aanwezig is. De aanleg van een ondergrondse parkeergarage heeft de bodemopbouw immers volledig verstoord binnen deze zone. Zone 2 (ca. 390 m², zie zone 2 Plan 9) wordt een zeer laag archeologisch

potentieel toegeschreven omwille van de vermoedelijke verstoring van de bodemopbouw, veroorzaakt door de aanleg van de spoorwegberm enerzijds en de bouw van de ondergrondse parking anderzijds.

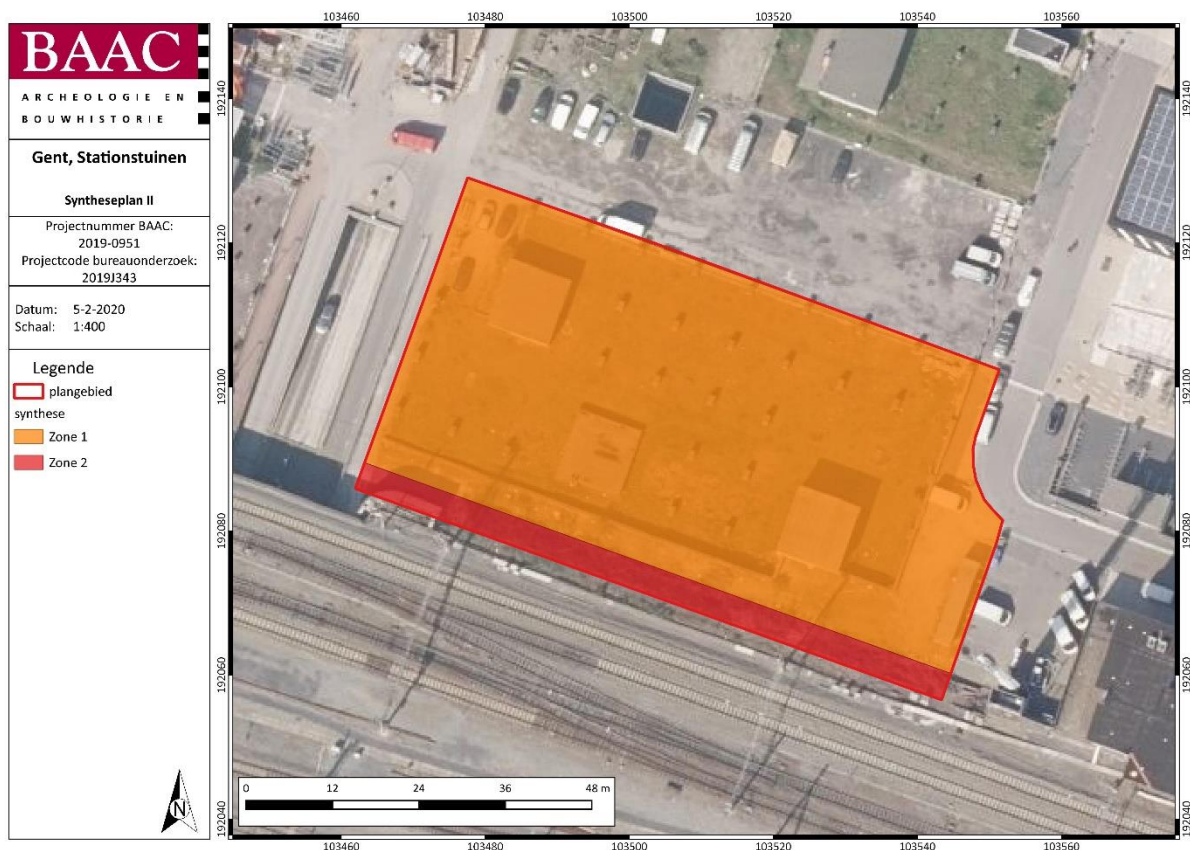
2.4 Besluit

2.4.1 Potentieel op kennisvermeerdering

Het potentieel op kennisvermeerdering hangt in dit geval volledig samen met de archeologische verwachting van het plangebied. Zo is er voor zone 1 van het plangebied (zie Plan 9) geen potentieel op kennisvermeerdering omwille van de diepe verstoring van het bodembestand. Zone 2 (ca. 390 m², zie zone 2 Plan 9) wordt een zeer laag archeologisch potentieel toegeschreven omwille van de vermoedelijke verstoring van de bodemopbouw, veroorzaakt door de aanleg van de spoorwegberm enerzijds en de bouw van de ondergrondse parking anderzijds. Ook omwille van de beperkte oppervlakte (ca. 390 m²) en de maximale breedte (Ca. 4,6 m) van deze zone is binnen deze zone het potentieel op kennisvermeerdering erg beperkt.

2.4.2 Afweging noodzaak verder vooronderzoek

Volgens de beslissingsboom voor verder archeologisch vooronderzoek²² is er voldoende informatie over afwezigheid van een archeologische site. Ook het kennispotentieel voor de zone waar de afwezigheid van een archeologische site niet met zekerheid kon bepaald worden, kon echter wel voldoende bepaald worden. Verder vooronderzoek is bijgevolg niet aangewezen.



Plan 9: Syntheseplan II(digitaal; 1:1; 05.02.2020)

²² ONROEREND ERFGOED VLAANDEREN 2019 fig.3

3 Samenvatting

Het plangebied Gent, *Koningin Fabiolalaan Stantionstuinen* situeert zich ten westen van de voormalige Sint-Pieters-Aaigemwijk. De stationswijk is sinds de aanleg van de spoorweg in de 19^{de} eeuw en de aanleg van het Sint-Pietersstation bij het begin van de 20^{ste} eeuw non-stop geëvolueerd om te blijven beantwoorden aan de behoeften van haar bewoners en de reizigers. Deze evolutie was erg nefast voor de bodemopbouw van de omgeving en bij gevolg het archeologisch potentieel.

Het bodembestand van het projectgebied is voor het grootste deel volledig verstoord door ingrepen in het landschap in de 19^e en 20^e eeuw. De aanleg van een ondergrondse parkeergarage van drie verdiepingen heeft de ondergrond verstoord tot een minimale diepte van 11m onder het maaiveld. Archeologisch relevante niveaus zullen tijdens de aanleg van de parkeergarage reeds volledig vergraven zijn en bijgevolg is ook het volledig archeologisch potentieel voor deze zone reeds verdwenen. De smalle zone langsheen de spoorwegberm en de ondergrondse parking kan eventueel nog een zeker potentieel op archeologie bevatten. Al wordt ook hier in meer of mindere mate een verstoorde bodemopbouw verwacht.

Aan de hand van het beperkte bureauonderzoek kan met zekerheid bepaald worden dat voor het grootste deel van het plangebied (ca. 3.432 m²) geen archeologisch potentieel meer aanwezig is. De aanleg van een ondergrondse parkeergarage heeft de bodemopbouw immers volledig verstoord binnen deze zone. Zone 2 (ca. 390 m²) wordt een zeer laag archeologisch potentieel toegeschreven omwille van de vermoedelijke verstoring van de bodemopbouw, veroorzaakt door de aanleg van de spoorwegberm enerzijds en de bouw van de ondergrondse parking anderzijds.

Het potentieel op kennisvermeerdering hangt in dit geval volledig samen met de archeologische verwachting van het plangebied. Zo is er voor zone 1 van het plangebied (zie Plan 9) geen potentieel op kennisvermeerdering omwille van de diepe verstoring van het bodembestand. Voor zone 2 (zie Plan 9) kon dit door middel van een bureauonderzoek niet voldoende worden aangetoond. Maar omwille van de beperkte oppervlakte (ca. 390 m²) en de maximale breedte (Ca. 40,6 m) van deze zone is ook binnen deze zone het potentieel op kennisvermeerdering erg beperkt.

Volgens de beslissingsboom voor verder archeologisch vooronderzoek is er voldoende informatie over afwezigheid van een archeologische site. Ook het kennispotentieel voor de zone waar de afwezigheid van een archeologische site niet met zekerheid kon bepaald worden, kon echter wel voldoende bepaald worden. Verder vooronderzoek is bijgevolg niet aangewezen.

4 Lijsten

4.1 Figurenlijst

Figuur 1: Zicht op het plangebied van op de Timichegtunnel.....	5
Figuur 2: Zicht op inrit van de parking via de Timichegtunnel, rechts op de foto is de aanzet van het plangebied.	5
Figuur 3: Detail dwarsdoorsnede bestaande (ondergrondse) parkeergarage	6
Figuur 4: Dwarsdoorsnede bestaande (ondergrondse) parkeergarage	7
Figuur 5: Doorsnede van de toekomstige inplanting	9
Figuur 6: Zicht tijdens aanleg parking met rechts de Koninging Fabiolalaan en links de spoorweg	13
Figuur 7: Zicht vanop de spoorweg ter hoogte van de toekomstige Timichegtunnel, met uitzicht op de bouwput van de ondergrondse parkeergarage.....	14
Figuur 8: Uitzicht op de bouwput van de ondergrondse parkeergarage met links de Koningin Fabiolalaan en rechts de spoorweg.....	14

4.2 Plannenlijst

Plan 1: Plangebied op topografische kaart (digitaal; 1:10.000; 07.11.2019)	1
Plan 2: Plangebied op kadasterkaart (GRB) (digitaal; 1:250; 07.11.2019)	2
Plan 3: Plangebied op orthofoto(digitaal; 1:1; 07.11.2019).....	6
Plan 4: Plangebied met weergave van toekomstige inplanting op orthofoto(digitaal; 1:1, 30.01.2020)	8
Plan 5: Plangebied op orthofoto uit 2000-2003(digitaal; 1:1;07.11.2019)	15
Plan 6: Plangebied op orthofoto uit 2005-2007(digitaal; 1:1;07.11.2019)	16
Plan 7: Plangebied op orthofoto uit 2008-2011(digitaal; 1:1;07.11.2019)	16
Plan 8: Syntheseplan I(digitaal; 1:1; 07.11.2019).....	17
Plan 9: Syntheseplan II(digitaal; 1:1; 07.11.2019).....	18

4.3 Tabellenlijst

Tabel 1: overzicht impact geplande werken	10
---	----

5 Bibliografie

AGENTSCHAP ONROEREND ERFGOED, 2017. *Code van goede praktijk voor de uitvoering van en rapportering over archeologisch vooronderzoek en archeologische opgravingen en het gebruik van metaaldetectoren (versie 2.0)*, Brussel.

AGIV, 2019a. AGENTSCHAP GEOGRAFIE INFORMATIE VLAANDEREN: Grootchalig Referentiebestand (GRB).

AGIV, 2019b. Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen: Orthofotomozaïek, middenschallig, winteropnamen, kleur, meest recent, Vlaanderen. Available at: <http://www.geopunt.be>.

AGIV, 2019c. Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen: Topografische Kaart NGI 1:10000 raster, klassieke reeks. Available at: <http://www.geopunt.be>.

VAN DER DOOREN, L. & PAWELCZAK, P., 2016. *Archeologienota Gent-Fabiolalaan, BAAC Vlaanderen rapport Nr.256*, Bassevelde. Available at: <https://loket.onroerendergoed.be/archeologie/notas/archeologienotas/669>.

GOOGLE, 2019. Google Street View. Available at: <https://www.google.be> [Accessed January 11, 2018].

ONROEREND ERFGOED VLAANDEREN, 2019. Een beslissingsboom voor verplicht archeologisch vooronderzoek. Available at: https://www.onroerendergoed.be/assets/files/content/images/stroomschema_stedenbouwku ndig-verkaveling_v7.pdf.

PROJECT-GENT-SINT-PIETERS, 2019. Project Gent-Sint-Pieters. Available at: <https://www.projectgentsintpieters.be>.

6 Bijlage

6.1 Doorsnede van de toekomstige inplanting.